

# Als Autos getarnte Ufos

Erfahrungsbericht über eine Testfahrt durch Waiblingen mit dem Wasserstoff-Auto B-Klasse F-Cell von Mercedes Benz

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED  
NILS GRAEFE

Waiblingen.  
„Ist er schon an?“ – „Ja“, sagt der Mann von Daimler auf dem Beifahrersitz. Ich löse die Handbremse, schalte den Automatik-Schaltknüppel auf „D“ und lasse die Fußbremse los. Die B-Klasse F-Cell bewegt sich ohne Motorgeräusch von selbst. Zu hören ist nur die Reibung der Reifen auf dem gepflasterten Vorplatz des Bürgerzentrums. Ein Bericht über eine Testfahrt mit einem Zukunftsgefährt.

Ich bin ein Außerirdischer. Ein Alien, der in seinem als Auto getarnten Ufo knapp über dem Boden hinweg schwebt. Was meine Tarnung perfekt macht: Ich halte mich an die Verkehrsregeln der Erdlinge. Ich achte die Vorfahrt sogenannter Vorfahrtsberechtigter und ich halte vor roten Ampeln. Bemerk mich überhaupt jemand dort draußen, in der ganzen stinkend-lauten, zähflüssigen Blech-Amöbe namens Feierabendverkehr? Ich denke, wenn draußen am Auto nicht groß „F-Cell“ dranstände, würde ich noch weniger als gar nicht auffallen, so wie jetzt halt auch schon.

Als könne er meine Gedanken lesen, sagt der Mann von Daimler auf dem Beifahrersitz: „Viele sagen nach einer Testfahrt: ‘Das war ja unspektakulär’ – aber meinen das natürlich ganz im positiven Sinne.“ Ach ja, der Gute heißt übrigens David Heib und ist Produktmanager der B-Klasse F-Cell.

Dieses aktuellste Wasserstoff-Fahrzeugmodell der Daimler AG wird nur in einer kleinen Erprobungsreihe produziert. Im Brennstoffzellensystem der F-Cell reagiert Wasserstoff mit Sauerstoff aus der Umgebungsluft und produziert so Strom für den Elektromotor. Eine Lithium-Ionen-Batterie speichert die elektrische Energie und unterstützt das Fahrzeug damit beim Beschleunigen. Ihren Strom bezieht die Batterie jedoch nicht nur aus dem Brennstoffzellensystem, sondern auch aus zurückgelegener Bewegungsenergie (Rekuperation). Die einzige Emission des Fahrzeugs: Wasserdampf.

Spezielle Druckgasbehälter speichern den Wasserstoff bei rund 700 bar, machen das Auto aber zusammen mit der sonstigen speziellen technischen Ausrüstung (Kühlsystem etc.) gehörig schwerer. Rund 300 Kilogramm mehr wiegt das Gefährt als herkömmliche vergleichbare Autos mit Verbrennungsmotor, sagt David Heib – was beim Fahren einem Laien wie mir aber gar nicht auffällt. Um es dem Heib und mir selbst fahrtechnisch zu beweisen, erkläre ich: „Fahren wir doch mal auf die B 14. Vielleicht hört man ja dann etwas vom Motor, wenn ich etwas mehr beschleunigen kann.“ Heib erwidert: „Ja...“, machen Sie ruhig.“

Doch nach dem Talauen-Schwimmbad biege ich, anstatt die B-14-Auffahrt zu nehmen, vor lauter innerer Aufregung in Richtung Beinstein ab. Richtig schnell darf ich hier nicht fahren. „70“ zeigt das Verkehrs-



„Zero Emission“ (null Ausstoß) steht auf dem Mercedes B-Klasse F-Cell. Das ist nur fast richtig: Das Wasserstoff-Elektro-Auto sondert nämlich doch etwas aus: Wasserdampf. Dahinter ein vom Waiblinger Kfz-Meister Andreas Becker mit Elektro-Motor und -Steuerung versehener VW Polo. Vor der „Remstalk“-Podiumsdiskussion über die Elektromobilität waren Probefahrten mit der B-Klasse F-Cell und mit dem „Smart electric drive“ möglich. Bilder: Habermann

schild. Dass der E-Motor arbeitet, ist weiterhin allenfalls nur bei angestrengtem Hinhören als Summen wahrzunehmen. Der Außenlärm und die Reifen auf dem Asphalt sind lauter.

## Mit links

Schweiß strömt mir unters Hemd

Dann: das spektakulärste Ereignis der Fahrt. „Bremsen Sie nie mit links. Im linken Fuß hat man weniger Gefühl“, hatte Heib mir zuvor geraten, da ich zugegeben hatte, als Normalgetriebe-Autofahrer noch etwas Probleme mit der Automatik, vor allem der mutmaßlich abrupt kommenden Bremse, zu haben. Und was tue ich Trottel?

Ich habe am Ortseingang von Beinstein die erste Nebenstraße links als Wendeplatz auserkoren und... steige so mit links aufs Bremspedal. Das Auto steht mit einem Mal. Der Sicherheitsgurt beißt in die Schulter. Der Schweiß strömt mir unters Hemd. Blick in den Rückspiegel. Der Hintermann hatte Gott sei Dank den Sicherheitsabstand gehalten. Nichts passiert. Blick zu Heib. Ein klitzekleines Schweißtröpfchen steht auf seiner linken Schläfe. „Tut mir leid“, beeeile ich mich. „Macht nichts, macht nichts“, er-

widert er, und: „Wie gesagt: nie mit links...“

Nach dem geglückten Wendevorgang rede ich mit meinem „Fahrlehrer“ über das Gerücht der Explosionsgefahr der Wasserstofftanks. „Sie können sich sicher sein, dass Daimler kein Auto auf den Markt bringt, bevor nicht eindeutig erprobt und bewiesen ist, dass es sicher ist“, sagt Heib. „Es werden noch weitere intensive, unabhängige spezielle Crashtests gemacht. An der Sicherheit machen wir keinerlei Abstriche. Da können Sie sich ganz sicher sein.“

Ich biege auf die B 14 in Richtung Korb. „Jetzt beschleunigen Sie ruhig mal“, animiert mich Heib. Kurz vor Waiblingen-Nord trete ich das Pedal richtig durch, gegen einen kleinen Widerstand, der wie mit einem Klick nachgibt, und fahre 120 km/h.

Heib erklärt und zeigt auf die grafische Anzeige in der Mittelkonsole: Unterhalb bestimmter Leistungsanforderungen werden die Brennstoffzellen als Energielieferant nicht benötigt und die Wasserstoffzufuhr zum Brennstoffzellensystem gestoppt. Beim „Gasgeben“ sorgt zunächst die Batterie für Vortrieb, erst ab einem gewissen Beschleunigungsgrad oder einer gewissen Geschwindigkeit schaltet sich das Brennstoffzellensystem wieder zu. „Sie können bis zu 130 km/h fahren.“ In der Produktbroschüre, die ich später lesen werde, steht sogar 170 km/h. Spitzenleistung: 100 kW.

Die Brennstoffzellen verdoppeln den Gesamtwirkungsgrad des Fahrzeugs im Vergleich zu einem modernen Verbrennungsmotor – bei vollem Drehmoment ab dem ersten Meter. Zusätzlich sorgt die „ECO Start-Stopp-Funktion“ dafür, dass der Motor an Ampeln oder im Stau keinen Wasserstoff verbraucht, sagt Heib.

Da pass' ich mich an die Ampel über und dem Kreiskrankenhaus vorbei zurück zum Bürgerzentrum vergehen wie im Flug. Ich parke das Testfahrzeug ein zwischen einem „Smart electric drive“ und einem vom Waiblinger Kfz-Meister Andreas Becker mit Elektro-Antrieb versehenen VW Polo. „Wie weit hätte ich denn jetzt fahren können, ohne Wasserstoff nachzutanken?“, frage ich Heib. Die Reichweite liegt bei etwas weniger als 400 Kilometer. Leider ist die Wasserstoff-Infrastruktur aber noch nicht so gut ausgebaut. In ganz Deutschland gebe es nur drei, vier Wasserstoff-Tankstellen. Davon eine in Baden-Württemberg: am Stuttgarter Flughafen (OMV). Der Vorteil zum reinen Elektroauto für die „Steckdose“: Das Volltanken mit Wasserstoff dauert nur rund drei Minuten.

Apropos Reichweite: „90 Prozent der Autofahrer heute fahren täglich unter 50 Kilometer. Und davon noch mal 90 Prozent unter zehn Kilometer pro Tag“, zitiert David Heib offizielle Verkehrsuntersuchungen.